IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury (nr 277)**

z dnia 24 maja 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 277)

24 maja 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez prezesa Rady Ministrów oraz prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu SA informacji na temat sytuacji w spółce kolejowej Polregio SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Joanna Strzesak-Rochewicz** zastępca dyrektora w Departamencie Instrumentów Rozwojowych Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Zbigniew Piotrowski** dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego wraz ze współpracownikami, **Adam Pawlik** prezes zarządu Polregio SA wraz ze współpracownikami, **Marcin Mróz** przewodniczący Rady Nadzorczej Polregio SA, p.o. dyrektor Biura Prawnego Agencji Rozwoju Przemysłu wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Jan Przywoźny** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy wraz ze współpracownikami, **Janusz Kowalczyk** przewodniczący Związku Zawodowego Kolejarzy Śląskich, przewodniczący Rady Branżowej Przewozów Regionalnych oraz **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Stwierdzam kworum.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 10 maja br. Zgodnie z przedstawionym porządkiem dziennym przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez prezesa Rady Ministrów oraz prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. informacji na temat sytuacji w spółce kolejowej Polregio SA.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę przedstawiciela wnioskodawców, posła Wiesława Szczepańskiego, o przedstawienie wniosku.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie przewodniczący, chciałem powiedzieć „panie ministrze”, ale widzę, że kancelaria premiera niestety nisko ceni naszą spółkę, wysyłając tylko – nie obrażając pani dyrektor – dyrektor departamentu z kancelarii premiera.

Witam panów prezesów. Jeśli państwo pozwolą, chciałbym krótko uzasadnić treść naszego wniosku. Rozumiem, że pan prezes usilnie próbował dowiedzieć się w kancelarii, kto wystąpił z imienia i nazwiska, więc odpowiem, panie prezesie. Ja wystąpiłem. Powinniśmy się znać jeszcze z Sejmiku Województwa Wielkopolskiego, kiedy byłem przewodniczącym komisji rewizyjnej, a pan jeszcze pełnił tę funkcję w departamencie.

Szanowni państwo, w dniu 9 maja grupa posłów złożyła wniosek o zwołanie w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu posiedzenia Komisji, ponieważ chcielibyśmy usłyszeć informację dotyczącą sytuacji w spółce Polregio SA. Można powiedzieć, że dzisiaj spółka jest największym przewoźnikiem, jeśli chodzi o przewoźników regionalnych. Ma prawie 27% rynku, przewozi blisko 100 mln osób, a więc jest to jeden z najważniejszych polskich przewoźników. Ma różne udziały. Kiedyś właścicielami większościowymi były

sejmiki województwa wielkopolskiego. Inna była formuła, kiedy tworzona była spółka. Miała mieć przewozy międzywojewódzkie. Okazało się, że na Komisji Infrastruktury niestety oszukano nas, bo potem okazało się, że przewozy wojewódzkie trafiły do Intercity. Spółka została de facto okrojona tylko do przewozów wojewódzkich. Oczywiście podejmowała pewne działania, by przewozy były rozszerzone.

W ostatnim okresie spółka przeszła głęboką restrukturyzację. Jak wiemy, 51% jest dzisiaj w gestii Agencji Rozwoju Przemysłu. Zbudowała znaczącą pozycję na regionalnym rynku przewozów pasażerskich jako, jak już powiedziałem, największy przewoźnik.

Funkcjonujące w tym zakładzie związki zawodowe wskazują jednak na to, że w spółce dzieje się źle. Związki zawodowe wystąpiły w tej sprawie z pismem do pana premiera. Jeśli dobrze pamiętam, pod pismem podpisało się kilkanaście funkcjonujących w spółce związków zawodowych. Odpowiedź, która nadeszła od pana premiera – osobiście ją podpisał – jest dla mnie bardzo lakoniczna i śmieszna, na zasadzie „Nic się nie martwcie, wszystko jest dobrze, jest OK, proszę nie przeszkadzać, spółka będzie się restrukturyzowała, a sprawy personalne są sprawami wtórnymi, a więc najlepiej odsunąć się na bok”.

Chciałem zapytać pana prezesa, zarówno prezesa agencji, jaki i prezesa spółki, jak dzisiaj wygląda kwestia dotycząca pierwszej rzeczy, czyli kontraktu, który ma być przygotowywany na zakup 200 pociągów. Jak wiemy, przetarg to tzw. umowa ramowa. W wyniku tej umowy bodajże trzy podmioty przystąpiły do przetargu. Ceny są różne, bo od 7 mld zł do 10 mld zł. Jak pamiętam, najtańsza jest oferta Cegielskiego z Poznania i jest to rząd 7 mld zł. Na jakim więc etapie prace są w tej chwili?

Jak wygląda dzisiaj kwestia współpracy z innymi województwami? Słyszymy, że niektóre województwa chcą jednak ograniczyć kwestie przewozowe. Mówimy o województwie dolnośląskim, województwie łódzkim, województwie małopolskim. Może to spowodować, że sytuacja w spółce jeszcze się pogorszy. W jaki sposób Agencja Rozwoju Przemysłu wspiera tę spółkę, zarówno w kwestiach rozmowy ze związkami zawodowymi, jak i w kwestiach przygotowania przetargów, w kwestiach związanych również z tym, co zadziało się podczas ostatniego posiedzenia rady nadzorczej?

Chciałbym zapytać. Po pierwsze co było powodem odwołania poprzedniego prezesa, który według państwa uznania pełnił przecież funkcję w tej spółce, jeśli dobrze pamiętam, przez kilka lat? W ciągu ostatnich trzech lat wszędzie chwalicie się państwo, że spółka ma wynik dodatni. Chciałbym więc dowiedzieć się, jakie były powody.

Jest i pytanie o to, czy dokonanie zmian na posiedzeniu rady nadzorczej poza porządkiem obrad, który był przedstawiony, jest zgodne z obowiązującym prawem, czy też nie jest zgodne z obowiązującym prawem, nawet wobec sprzeciwu, jeśli dobrze pamiętam, jednego członka rady. Czy ta zmiana jest dokonana zgodnie z prawem, czy będzie zarejestrowana w sądzie i nie będzie to stwarzało kłopotów? Jak zatem wygląda przyszłość spółki? Jak wygląda zaangażowanie Agencji Rozwoju Przemysłu w funkcjonowanie spółki Polregio, aby z zysku ten podmiot nie znalazł się w stracie?

Panie przewodniczący, prosiłbym jeszcze, by pani Paulina Matysiak krótko, w paru zdania uzasadniła kwestię przewozów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Pociągnę wątek dotyczący funkcjonowania i tego, jak wyglądają przewozy w poszczególnych województwach. Myślę, że dobrze byłoby, żeby parlamentarzyści dowiedzieli się, jak przedstawia się kondycja spółki, która przecież jest jednym z najważniejszych i kluczowych przewoźników kolejowych w kraju, bo każdego roku przewozi przecież najwięcej pasażerów.

Sytuacja wygląda tak, że coraz częściej pojawiają się skargi pasażerów na funkcjonowanie przewoźnika, które dotyczą przede wszystkim odwoływanych pociągów, wadliwie działającej komunikacji zastępczej, rozkładów jazdy, które nie odpowiadają na potrzeby podróżnych. Tu jest pytanie. Jak chcecie państwo rozwiązać ten problem? Jakie rozwiązania chcecie wprowadzić, żeby unikać sytuacji takich, jak chociażby ta z ostatnich dni na Opolszczyźnie, gdzie pociągi na trasie Dziergowice – Kędzierzyn są często odwoły-

wane, a zastępcza komunikacja nie jest w stanie zabrać wszystkich pasażerów? Docierają do nas informacje o tym, że uczniowie notorycznie spóźniają się na zajęcia, pracownicy do pracy. To nie może tak wyglądać. Wydaje mi się, że to, co jest kluczowe, to pytanie o to, czy planujecie państwo zwiększyć pracę przewozową i optymalizować działalność tak, aby uruchamiać więcej pociągów i zabierać więcej pasażerów.

Podam dwa krótkie przykłady z dwóch województw. Łódzka Kolej Aglomeracyjna wielokrotnie zwiększała swoje przewozy, uruchamiając więcej pociągów bez wzrostu dotacji. Myślę, że tutaj można przyglądać się temu przykładowi i wyciągać wnioski. Czy w państwa spółce pojawi się taki sposób myślenia o tym, by te koszty optymalizować, wozić więcej pasażerów?

Kolejny jest przykład z województwa dolnośląskiego. Operuję tutaj samymi danymi. W ubiegłym roku Koleje Dolnośląskie zrealizowały pracę przewozową na poziomie ponad 10 mln pociągokilometrów. Pociągi Polregio to tylko 3,5 mln pociągokilometrów, a jak popatrzymy na dotacje i na to, jak to wygląda, okaże się, że Koleje Dolnośląskie otrzymały 170 mln zł, a spółka Polregio otrzymała 90 mln zł za przejechanie o wiele mniejszej liczby pociągokilometrów. Podobnie, z korzyścią dla przewoźnika marszałkowskiego, dolnośląskiego, liczba odwoływanych pociągów… W spółce było odwoływanych bardzo dużo pociągów Polregio. Pewnie wynika to z kwestii taborowych, ale jest też szerokie pytanie o to, jak państwo chcecie ten problem rozwiązywać, bo to, co może przyciągać i zachęcać podróżnych do korzystania z kolei, to także sprawny, nowoczesny, wygodny tabor. Wiemy też, że w wielu województwach państwa tabor nie jest wykorzystywany.

Mamy też sytuację chociażby z Pomorza Zachodniego, gdzie nowoczesne impulsy, które kupił urząd marszałkowski, miesięcznie przejeżdżają prawie dwa razy mniej kilometrów niż takie same pociągi w Kolejach Dolnośląskich. Pociągi te mogłyby wozić pasażerów, kursować częściej, zamiast stać na stacji.

Ostatnia kwestia jest taka. Bardzo prosiłabym – jeżeli jest to możliwe, to na dzisiejszym posiedzeniu, a jeżeli nie, niech parlamentarzyści otrzymają taką informację później – żebyście państwo pokazali dane dotyczące całościowej liczby odwoływanych pociągów w poszczególnych województwach, a także wykonaną pracę przewozową w latach 2018–2023 w rozróżnieniu na poszczególne lata. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Poproszę przedstawiciela rządu o przedstawienie informacji. Czy jest z nami przedstawiciel rządu? Pani dyrektor?

Zastępca dyrektora w Departamencie Instrumentów Rozwojowych Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Joanna Strzesak-Rochewicz:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dzisiaj reprezentuję Kancelarię Prezesa Rady Ministrów. Nazywam się Joanna Strzesak-Rochewicz. Jestem zastępcą dyrektora Departamentu Instrumentów Rozwojowych.

W krótkich słowach chciałabym poinformować, że spółka Polregio jest największym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w Polsce realizującym zadania o charakterze służby publicznej świadczone na zamówienie urzędów marszałkowskich regionalnego transportu kolejowego w oparciu o zawierane umowy.

Każdego dnia na tory w całym kraju wyjeżdża ok. 1500 pociągów zamawianych i finansowanych przez samorządy wojewódzkie. W ciągu roku z usług Polregio korzysta ponad 80 mln pasażerów. Pociągi Polregio zatrzymują się na ponad 1800 stacjach, a udział firmy w rynku kolejowych przewozów pasażerskich wynosi obecnie ponad 27%.

W grudniu 2008 r. spółka została wydzielona ze struktury Polskich Kolei Państwowych, a jej udziałowcami zostały samorządy wszystkich 16 województw. We wrześniu 2015 r. spółce została udzielona pomoc publiczna z budżetu państwa na restrukturyzację, w wyniku czego to Agencja Rozwoju Przemysłu, nadzorowana obecnie przez prezesa Rady Ministrów jako podmiot restrukturyzujący objęła udziały w podwyższonym kapitale zakładowym poprzez wniesienie ponad 770 mln zł, stając się zarazem większościowym udziałowcem spółki, posiadającym 50 plus 1 udział. Pozostałe udziały, obecnie akcje, należą do 16 samorządów wojewódzkich.

Sprawa pomocy publicznej była przedmiotem postępowania Komisji Europejskiej, która w kwietniu 2021 r. wydała pozytywną decyzję, uznając, że pomoc dla Polregio jest zgodna z unijnymi zasadami pomocy państwa.

Proces restrukturyzacji Polregio był prowadzony w latach 2015–2018. W efekcie podjętych działań spółka począwszy od 2016 r. generuje dodatni wynik finansowy. Polregio współpracuje z innymi przewoźnikami w obszarach wzajemnej sprzedaży biletów, informacji pasażerskiej oraz obsługi technicznej taboru. Realizuje też przewozy na indywidualne zamówienia oraz zapewnia w razie potrzeby obsługę transportową imprez i uroczystości o charakterze masowym.

W 2020 r. Polregio podpisała z 15 urzędami marszałkowskimi wieloletnie, w większości na 10 lat, umowy przewozowe. W 2022 r. spółka zawarła umowę z Kujawsko-Pomorskim Urzędem Marszałkowskim na lata 2022–2030 i z Pomorską Koleją Metropolitalną na lata 2022–2026. W 2011 r. opracowana została „Strategia POLREGIO na lata 2021–2030 z perspektywą do 2050 roku" obejmująca kompleksowy program inwestycyjny na nowy tabor. Po przeprowadzeniu przetargu spółka zawarła w styczniu 2023 r. umowę ramową na dostawę maksymalnie 200 sztuk fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich z czterema producentami: z Cegielskim, z PESA z Bydgoszczy, z Newagiem oraz z Stadlerem Polska.

Na koniec trzeciego kwartału 2023 r. zatrudnienie w Polregio stanowiło ponad 6,6 tys. etatów. Przeciętne wynagrodzenie w spółce wynosi 8128 zł i jest wyższe od przeciętnego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw o ponad 8%, tj. 620 zł. Dodać należy, że w 2022 r. przeciętne wynagrodzenie wzrosło o 15% w stosunku do roku poprzedniego, czyli ponad wskaźnik inflacji. Pomimo tego pracownicy spółki oczekują kolejnych podwyżek, o czym zapewne w dalszej części posiedzenia poinformują państwa posłów przedstawiciele ARP-u i Polregio.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli pan przewodniczący uzna za stosowne, obecni na posiedzeniu przedstawiciele Agencji Rozwoju Przemysłu i spółki Polregio mogą dokonać uzupełnienia, w tym przedstawienia informacji dotyczących finansów spółki, i odpowiedzieć na zadane wcześniej przez pana posła i panią poseł pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę przedstawiciela…

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Z Wikipedii wyczytam to, co pani dyrektor teraz powiedziała.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dyskusję odbędziemy później. Proszę pana prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu o informację.

Dyrektor Biura Inwestycji Kapitałowych Agencji Rozwoju Przemysłu Bartosz Strąkowski:

Dzień dobry. Szanowni państwo, panie przewodniczący, prezesa ARP-u nie ma wśród nas. Bartosz Strąkowski, dyrektor Biura Inwestycji Kapitałowych.

Padło tutaj wiele pytań i jest kilka kwestii do omówienia czy do wyjaśnienia. Odniosę się bezpośrednio do pytania, które padło w kierunku ARP-u. Jak wspomniała wcześniej pani dyrektor, Agencja Rozwoju Przemysłu była restrukturyzatorem spółki, wniosła znaczący kapitał celem uratowania i dalszego rozwoju spółki. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz jest taka, że rolą ARP-u jako większościowego akcjonariusza w spółce jest przede wszystkim wykonywanie przysługującego prawa głosu na walnych zgromadzeniach akcjonariuszy w spółce. Czynimy to. Jako większościowy akcjonariusz stawiamy się na wszystkich zgromadzeniach. Wykonujemy nasze prawo głosu. Nie blokujemy żadnych inicjatyw ani uchwał będących w porządku obrad zgromadzeń. To jest główna rola ARP-u, tym się zajmujemy, robimy to na bieżąco.

Padły pytania – spisałem je sobie – o kwestie operacyjne i finansowe, ale myślę, że najlepiej będzie, jeśli poprosimy pana prezesa spółki Polregio o dodatkowe kilka słów. Padło też skierowane w kierunku ARP-u pytanie dotyczące sytuacji i tego, co działo się na ostatnim posiedzeniu rady nadzorczej. To też nie jest moja rola, nie jestem członkiem

rady, jest to organ niezależny, więc poproszę pana przewodniczącego rady o odniesienie się do tej kwestii.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę pana przewodniczącego.

Przewodniczący Rady Nadzorczej Polregio SA, pełniący obowiązki dyrektor Biura Prawnego Agencji Rozwoju Przemysłu Marcin Mróz:

Dzień dobry. Szanowni państwo, nazywam się Marcin Mróz i jestem przewodniczącym Rady Nadzorczej Polregio SA. Jednocześnie pełnię obowiązki dyrektora Biura Prawnego w Agencji Rozwoju Przemysłu.

Pytanie, które, jak rozumiem, jest adresowane po części do rady, dotyczy przebiegu ostatniego posiedzenia rady i, jak rozumiem, prawidłowości podejmowanych na tym posiedzeniu uchwał oraz przyczyn odwołania prezesa zarządu, Artura Martyniuka. Szanowni państwo, moim zdaniem przebieg posiedzeń rady jest przede wszystkim objęty tajemnicą przedsiębiorstwa spółki. Ja w przeciwieństwie do innych członków rady ten obowiązek przestrzegać zamierzam. Akcjonariusze natomiast mają dostęp do protokołów z posiedzeń rady spółki, mogą sobie przeczytać i sprawdzić, co działo się na posiedzeniach.

Mogę państwa tylko zapewnić, że wszystkie uchwały, które są podejmowane przez radę, są podejmowane w pełni skutecznie i zgodnie z prawem, a jeżeli ktoś uważa inaczej, to istnieją instrumenty prawne właściwe do tego, aby takie uchwały ewentualnie kwestionować, a wówczas na drodze sądowej sąd stwierdzi, czy uchwały były podjęte prawidłowo, czy nie. Myślę, że nie jest to forum do rozstrzygania tego rodzaju kwestii, a tak naprawdę insynuacji.

Większość pytań dotyczyła operacyjnej działalności spółki, tak jak wspomniał pan dyrektor Strąkowski, w związku z tym pozwolę sobie przekazać głos prezesowi zarządu spółki Polregio SA, panu Adamowi Pawlikowi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu Polregio SA Adam Pawlik:

Wielce szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, pozwólcie państwo, że w kilku zdaniach powiem o sytuacji ogólnej, o otoczeniu funkcjonowania spółki Polregio na rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, a następnie postaram się w miarę czytelnie odpowiedzieć na pojawiające się pytania posłów.

Na początku chcę serdecznie podziękować Wysokiej Komisji za to, że dostrzega problematykę regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. Z mojego punktu widzenia jako prezesa spółki, największego przewoźnika regionalnego, jest to bardzo ważny akcent, bardzo ważny sygnał świadczący o tym, że w gronie ustawodawców jest znacząca grupa, której zależy na powodzeniu tej branży, a w ślad za tym na interesie przede wszystkim pasażerów oraz pracowników spółki.

Szanowni państwo, jak na pewno państwo wiecie, decyzją ustawodawcy i ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich stał się właściwy marszałek województwa. W przypadku Polregio jest to 15 marszałków województw, z wyłączeniem województwa mazowieckiego, gdzie spółka Polregio nie posiada umowy. Z pozostałymi organizatorami posiadamy umowy 100-procentowe bądź cząstkowe, ponieważ wolą organizatorów funkcjonuje tam więcej niż jeden operator kolejowy.

Zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator określa potrzeby przewozowe, siatkę połączeń. Odzwierciedleniem tego oczekiwania, tego określenia potrzeb przewozowych jest uchwalony przez właściwy sejmik województwa plan transportowy publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa XY. Dopiero z tego dokumentu wynika, jaka jest wola organizatora odnośnie do wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie jego właściwości.

Dodatkowo powiem o IV pakiecie kolejowym, z którego wynika, że jeszcze do końca 2020 r. organizatorzy mogli zawierać umowy z operatorami na podstawie umów PSC

z bezpośredniego powierzenia lub z przetargu. Od 2021 r. takie umowy mogą być zawierane jedynie z przetargów, z których na zasadzie wolnej konkurencji mogą startować wszyscy operatorzy posiadający licencję. To oczywiście niesie za sobą konkretne skutki prawne. Spółka Polregio podpisała 15 takich umów wieloletnich. 10 takich umów jest podpisanych na 10 lat. Niestety 5 umów jest na krótsze okresy. Pierwsza z umów kończy się z końcem przyszłego roku i jest to bardzo istotna informacja, ponieważ będziemy już musieli na zasadach rynkowych konkurować z potencjalnymi innymi operatorami.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, jak wszyscy państwo, moi przedmówcy, posłowie, o tym mówili, na przestrzeni dwudziestu kilku lat swojego funkcjonowania spółka przechodziła wiele perypetii. Apogeum problemów, które spółka posiadała, był 2014 r. i 2015 r., kiedy to właściciele, Skarb Państwa oraz strona społeczna zgodnie stwierdziły, że należy dokonać głębokiej restrukturyzacji. Spółka była na krawędzi swoich możliwości. Miała ogromne zadłużenie, problemy finansowe. Zadecydowano wtedy o przeprowadzeniu głębokiej restrukturyzacji. Wszedł większościowy ówcześnie udziałowiec: Agencja Rozwoju Przemysłu, dzisiaj akcjonariusz 50% akcji plus jedna. Ten proces tak naprawdę został przeprowadzony. Skończył się wielkim sukcesem. Spółka stabilnie stanęła na nogach.

Ja powiem, że stanęła stabilnie na jednej nodze, ponieważ uważam, że ze względu na swoje historyczne uwarunkowania, ustawodawstwo, również otoczenie europejskie, dopełnieniem procesu restrukturyzacji musi być kompleksowa wymiana taboru, którym przewoźnik Polregio SA codziennie w ramach służby publicznej przewozi swoich pasażerów do szkoły i do pracy oraz w innych celach. Jeśli tak się nie stanie, moim zdaniem będzie to wielki problem dla państwa polskiego. Pojawi się problem, kto będzie realizował przewozy po 2030 r. Na tę chwilę spółka Polregio ma podstawowe zadanie strategiczne: wymienić co najmniej 200 jednostek taborowych elektrycznych i co najmniej 50 jednostek taborowych obsługujących linie niezelektryfikowane.

To jest wielkie wyzwanie dla spółki, które, jak widzę, również państwo dostrzegacie, ponieważ pojawiały się tutaj pytania dotyczące tego, co dzieje się w projekcie zakupowym na 200 EZT-ów. Dzieje się dosyć dobrze. Jak szanowni państwo posłowie i panie posłanki wiecie, pierwotnie CUPT ogłosił konkurs do końca maja. Przedłużono to o dwa tygodnie. Potencjalni beneficjenci mogą składać wnioski o dofinansowanie zakupu taboru kolejowego w branży regio. Szanowni państwo, chcę tylko przypomnieć – bo zwracać uwagi na pewno nie będę – że pula środków, do której możemy w tej chwili aplikować, wystarcza na zaspokojenie potrzeb na poziomie jakichś 70 sztuk, jednostek taborowych elektrycznych. Beneficjentów przy tej puli jest dwudziestu kilku, bo to są właściwi organizatorzy regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Jak wiemy, jest ich 16 plus spółki, operatorzy kolejowi działający na terenie Polski, więc tych podmiotów jest dwadzieścia parę. Sami więc państwo widzicie, że samo zapotrzebowanie Polregio to 200 sztuk. Fundusz to 70 sztuk.

Na pewno, zapewniam państwa, spółka Polregio bierze w tym procesie aktywny udział. Mamy już podjęte pierwsze uchwały zarządu. Gotowe wnioski niebawem zostaną złożone do CUPT-u. W kolejnych dniach będziemy podejmować kolejne uchwały i zapewniam państwa, że porozumienie z organizatorami jest pełne. Nie mówię, że nie ma problemów. W biznesie, w relacjach dwustronnych zawsze pojawiają się różnego typu problemy. Staramy się nieustannie, jeśli trzeba, to cały dzień, jeśli trzeba, to i w nocy, pracować nad tym zespołowo, aby dopiąć wszystkie formalności, aby wnioski były stworzone perfekcyjnie i w terminie, abyśmy mogli konkurować z dwudziestoma kilkoma podmiotami, jak powiedziałem wcześniej.

Szanowni państwo, bardzo istotnym elementem jest to, że, jak państwo wiecie, zarządzanie spółką Polregio z natury nie jest proste. Komplikacja polega przede wszystkim na tym, że mamy 15 bardzo ciekawych partnerów, ale jest ich aż 15.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie prezesie, macie 16 partnerów, tylko jeden nie płaci.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, będzie tura pytań. Proszę kontynuować, panie prezesie.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Mówi, że ma 15 udziałowców, a ma 16 udziałowców.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Szczepański, po kolei. Teraz jest informacja prezesa, później będzie debata, pytania, odpowiedzi. Spokojnie, na wszystko przyjdzie czas.

Prezes zarządu Polregio SA Adam Pawlik:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo posłowie, chciałbym przypomnieć bardzo istotny aspekt, który wynikł w tej chwili. Wydaje mi się, że jest między nami pewne niezrozumienie. Musimy rozróżnić funkcje właścicielskie, czyli akcjonariat, od tego, co ustawodawca powiedział o tym, kto ma być organizatorem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. To nie z mocy akcjonariatu, a z mocy kompetencji ustawowych odnośnie do roli organizatora w całym tym procesie…

Mówimy o branży regio. Branża regio to z definicji przedsięwzięcie deficytowe. Nasze przychody z biletów pokrywają ok. 35–40% naszych kosztów. To nie jest kwestia takiego, a nie innego zarządzania w Polregio, w Kolejach Dolnośląskich, w Kolejach Wielkopolskich czy w innych kolejach. Z definicji w branży regio tak to właśnie funkcjonuje, jak w całym cywilizowanym świecie. Tutaj chcę jeszcze raz podkreślić – bo jest to bardzo ważny aspekt – i odróżnić rolę akcjonariusza od roli organizatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. To nie akcjonariusz utrzymuje spółkę, tylko 15 umów, które spółka ma podpisane. Podkreślam: 15, nie 16. Szesnastym województwem jest województwo mazowieckie, które w stu procentach powierza swoją rolę organizacji transportu koleją Kolejom Mazowieckim. Rozmawiając z naszymi partnerami, nie rozmawiamy z akcjonariuszami, jeśli chodzi o szczegóły umowy, o stawki, o określanie siatki połączeń kolejowych czy też rozkładu jazdy, tylko rozmawiamy z organizatorem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. To musi być jasno powiedziane. Musimy jasno rozumieć, z czego wynikają przepływy.

Musimy również wiedzieć, że wszelkie wydatki, które ponosi spółka Polregio czy inna spółka działająca w branży regio na terenie RP, ostatecznie pokrywają poprzez umowy PSC właściwi organizatorzy. Spółka wypracowuje z biletów ok. 40% przychodów. Chcę też wyraźnie podkreślić, że zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym właścicielem taryfy biletowej nie jest operator kolejowy, tylko organizator. Posiadamy oczywiście taryfę podstawową, tak wewnętrznie to nazywamy, która funkcjonuje – proszę mnie teraz nie łapać za słowo, mówię z głowy – na terenie ok. 10 województw. Na terenie pięciu województw funkcjonuje zupełnie inna taryfa, taryfa obniżona w stosunku do naszej taryfy podstawowej, bo taka jest wola organizatora przewozów. Są to województwa: pomorskie, Kraków, Śląsk, świętokrzyskie. To pierwsze województwa, które z marszu przychodzą mi do głowy, w których taryfa jest od kilkunastu do kilkudziesięciu procent niższa od taryfy podstawowej. Jest to wola organizatora i organizator bierze za to odpowiedzialność, tak jak za swoje decyzje dotyczące przewozów. Operator taki jak spółka Polregio wpisuje się w politykę właściwego organizatora i zgodnie ze swoimi najlepszymi umiejętnościami wykonuje jego wolę, wykonuje przewozy, oczywiście w pełnej współpracy i w dwustronnej pomocy, tak aby przewozy funkcjonowały jak najlepiej.

Dotykacie państwo bardzo istotnych kwestii tego, że czasami pociągi spóźniają się albo nie wyjeżdżają na polskie tory. To jest prawda, ale prawdą jest też to, że w całym cywilizowanym świecie jest taka sama sytuacja. Żebyście państwo mieli świadomość: spółka Polregio średnio uruchamia 1700 pociągów w dobie. Na 1700 pociągów w dobie, średnio dobowo 4 pociągi nie wyjeżdżają na polskie tory. Oczywiście wynika to z różnego typu okoliczności. Najczęściej jest to wynik problemów taborowych, które nasza spółka posiada, ale sami państwo widzicie: na średnią liczbę 1700 dobowo uruchamianych pociągów średnio 4 nie wyjeżdżają. Oczywiście chciałbym, żeby to było zero, ale proszę wziąć pod uwagę, jaki to jest procent. Prawie żaden.

Chcę przypomnieć, że zgodnie ze strategią taborową spółki 200 elektrycznych zespołów trakcyjnych, które muszą być wymienione do końca 2030 r., i ok. 50 jednostek taborowych obsługujących linie niezelektryfikowane to nie jest nasze widzimisię. To jest skutek tego, że spółka w znaczącej ilości wykonuje zamówienia zlecone przez organizatorów

jednostkami taborowymi EN57, które nierzadko pochodzą jeszcze z lat 70. XX wieku. Dla zobrazowania problematyki: Ilu z nas siedzących na tej sali posiada samochód z lat 70. XX wieku i czynnie nim jeździ, życiowo wykonuje jazdy takim sprzętem? Podejrzewam, że nikt z nas. Dlatego właśnie spółka musi ten tabor wymienić i dlatego często niestety bywa tak, że mamy określone problemy z wykonywaniem rozkładu jazdy.

Jak szanownym państwu posłom i posłankom starałem się jednak nakreślić, spółka z sposób permanentny przechodzi proces restrukturyzacji. Ten najważniejszy proces skończył się z końcem 2018 r. Teraz trwa druga faza restrukturyzacji, wynikająca ze strategii taborowej. Mam nadzieję, że zrobimy wszystko, aby zakończyła się sukcesem do końca 2030 r. Wtedy możemy w pełni konkurować na rynku z każdym przewoźnikiem, nie tylko krajowym, ale również międzynarodowym, bo naprawdę nie mamy się czego wstydzić, potrafimy tak samo albo nawet lepiej wykonywać swoje zadania.

Jeśli chodzi o mój zespół, o moją kadrę pracowniczą, czy to, jeśli chodzi o biurową, czy to przede wszystkim, jeśli chodzi o tę, która codziennie wychodzi w teren, na tory, do pociągów, naszych maszynistów, naszych kierowników pociągów, tak, to jest nasz skarb. O nich na pewno zawsze będziemy walczyć, o nich myślimy. Starają się codziennie jak najlepiej wykonywać swoją pracę. Jestem przekonany, że tak właśnie jest.

Służę więc oczywiście wszelką informacją. Jeśli na sali pojawią się dodatkowe pytania, bardzo chętnie państwu na nie odpowiem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Pierwsza zgłosiła się pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, wysłuchaliśmy encyklopedycznego wykładu z państwa strony. A jak jest rzeczywiście? Powiem państwu. Proszę wierzyć, że interesujemy się tym, co dzieje się na kolei, również w Polregio.

Między innymi 24 stycznia odbyło się posiedzenie Komisji, na którym uwagi dotyczące funkcjonowania Polregio przekazałam prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zgłaszając to, co zgłaszają mi mieszkańcy mojego okręgu, czyli województwa lubuskiego. To notoryczne opóźnienia na linii nr 203, odwoływania pociągów itd., itd. Prezes UTK wdrożył kontrolę i potwierdził wszystkie moje zgłoszenia. Zalecił natychmiastowe usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości. Zalecił dokonanie analizy tych nieprawidłowości w celu zidentyfikowania podobnych nieprawidłowości w innych lokalizacjach i realizowanych procesach oraz ich usunięcie i podjęcie odpowiednich działań zgodnie z tym, żeby było lepiej. Minęło pół roku i lepiej, panie prezesie, nie jest, dlatego że sytuacja wygląda w ten sposób.

Rzeczywiście w grudniu 2020 r. podpisaliście państwo umowę na 10 lat z województwem lubuskim. Miało to zagwarantować stabilizację w pasażerskich przewozach kolejowych oraz poprawę jakości świadczonych usług. Niestety wygląda to tak, że za ubiegły rok – tylko za ubiegły rok – województwo lubuskie naliczyło łącznie kary w wysokości 6152 tys. zł kary. Za co? Przyczyną takiego stanu jest prowadzona przez przewoźnika, czyli przez Polregio, polityka taborowa związana z utrzymaniem pojazdów kolejowych skutkująca odwoływaniem pociągów, opóźnieniami oraz ich niewłaściwymi zestawieniami składów. Składy nie przystają więc do zapotrzebowania, które występują w potokach podróżnych.

W okresie tegorocznego rozkładu jazdy 2021/2022 z winy Polregio odwołano aż 3158 pociągów, a niekorzystne dla podróżnych zmiany zestawień składów dotyczą aż 6834 pociągów. To nie jest „czasami", panie prezesie. To nie jest „czasami". To są liczby, które porażają. Na końcu przedstawię panu komunikat z dnia wczorajszego.

Jeszcze gorzej prezentują się wskaźniki w przeliczeniu na pojedynczy dzień. To prawie 9 pociągów odwołanych każdego dnia, blisko 19 pociągów ze zmienianym zestawieniem każdego dnia. Pociągi są też odwoływane bez podania przyczyny: notorycznie m.in. pociąg o 16:31 relacji Zielona Góra Główna – Żagań czy pociągi na linii Żagań – Forst, duża liczba odwoływanych pociągów na linii Leszno – Głogów, Zielona Góra – Frankfurt, Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski czy na wspomnianej już wcześniej głównej linii na północy województwa lubuskiego, czyli linii nr 203, Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż.

To niestety powoduje, że preferencje podróżnych zmieniają się. Oni po prostu nie będą wybierali podróżowania koleją, w związku z tym niedługo nie będziecie państwo mogli konkurować, bo nie będziecie mieli pasażerów. Panie prezesie, opowiadał pan o przebiegach, o negocjacjach rozmów itd., o tym, jak w firmie jest to wszystko fantastycznie zorganizowane, mówiąc o tym, że są dwie strony umowy. Otóż zapomniał pan o trzeciej stronie umowy, czyli o pasażerach, którym powinniście służyć i wychodzić naprzeciw ich oczekiwaniom. Tak niestety nie jest. Odbywa się to w taki sposób, jak powiedziałam, czyli nie ma pewności przejazdu pociągu, pociąg jest często odwoływany bez zmniejszenia zestawień składów, bez podania komunikacji zastępczej itd., itd.

Na koniec przypomnę, że państwa partner, czyli województwo lubuskie, podejmował mnóstwo interwencji. Wiem, że toczą się rozmowy, wiem, że takie spotkania odbywają się, ale to nie poprawia sytuacji. Podam panu, żeby to też zapamiętać, komunikat z dnia wczorajszego. Wczoraj odwołano 13 pociągów, z czego 9 na trasie Gorzów Wielkopolski – Krzyż. Tam jeżdżą uczniowie. Tam jeżdżą pracownicy. Oni nie mają, jak dojechać do szkół, do pracy. Jako powód podany jest brak sprawnych pojazdów. W pierwszym kwartale w Lubuskiem odwołano ponad 700 pociągów.

Tak wygląda prawdziwa – nie książkowa, nie encyklopedyczna – sytuacja w Polregio. Bardzo proszę o to, żeby podjąć działania, które naprawią tę sytuację, bo praktycznie dzień w dzień mam zgłoszenia o tym, że uczniowie nie dojeżdżają do szkół, że pracownicy nie dojeżdżają do pracy, że są okropnie traktowani. To jest prawdziwy obraz sytuacji w Polregio.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Strasznie mało czasu w tej kadencji poświęciliśmy kolejom, w szczególności tym, które zapewniają połączenia regionalne. Liczyłem, że na dzisiejszym posiedzeniu Komisji zostaniemy zapoznani ze strategią rozwoju firmy, że zostaną przedstawione perspektywy z faktycznego zrealizowania umowy ramowej, bo to jest rzecz, którą dostrzegamy. Podpisanie umowy ramowej to dobry sygnał, ale ta umowa stanie się faktem w momencie, gdy zostaną podpisane umowy wykonawcze. Na ten temat nie usłyszeliśmy ani słowa.

Dość powszechnie mówimy o wykluczeniu komunikacyjnym. To właśnie spółka Polregio, a także inne spółki kolejowe, te samorządowe, mają istotne znaczenie, gdy chodzi o walkę z tym zjawiskiem, ale wymaga to uruchamiania nowych połączeń. Nie usłyszeliśmy niczego na ten temat. Pan prezes wspomniał – to jest fakt – że Polregio uruchamia dziennie 1700 pociągów, ale to przecież jest obkurczenie, bo było już uruchamianych 1900 pociągów.

Chciałem zapytać, jaka jest realna kondycja, jaki jest stan maszynistów, czy ich spółce nie brakuje. Jesteśmy po to, żeby pomóc rozwiązać problemy. Możemy przygotować odpowiednie regulacje, ale potrzebujemy rzetelnej diagnozy z państwa strony, a tego dzisiaj nie usłyszeliśmy. Być może w kolejnym głosie pan prezes zechce odpowiedzieć, dlaczego nastąpiła redukcja uruchamianych połączeń aż o 200 dziennie. To już jest dostrzegalny fakt. Jak wygląda sytuacja z maszynistami? Czy przygotowujecie szkolenia maszynistów? Jak wygląda stan personalny spółki? Czy macie braki kadrowe? Jeżeli spółka potrzebuje wsparcia i pomocy, prosimy o rzetelną informację na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Robert Kwiatkowski (LD):

Dziękuję bardzo. Powiem trochę w tym tonie i duchu, który zasygnalizował czy rozpoczął pan poseł przewodniczący Grabarczyk. Wydaje mi się, że powinniśmy, zwłaszcza my, posłowie, spojrzeć na sprawę z perspektywy odbiorców, tzn. z perspektywy pasażera. Mamy w praktyce trzy modele obsługi ruchu pasażerskiego. Jeden wyznaczyło województwo mazowieckie. Koleje Mazowieckie wzięły to na swoje barki. Drugi model

to województwa, w których obsługę zapewnia Polregio, a trzeci jest model mieszany, w którym są inni poza Polregio operatorzy.

Interesowałoby mnie, panie przewodniczący – odpowiedzi na to pytanie Polregio może udzielić tylko w części – jaka jest efektywność poszczególnych systemów. Ile procentowo jest opóźnień w poszczególnych modelach? To jest to, o czym mówiła pani poseł Sibińska. Zdaje się, że szczególnie trudna – nie chcę powiedzieć: patologiczna – jest sytuacja, jaka występuje w województwie lubuskim. Nie jestem posłem z województwa lubuskiego, ale nawet do mnie docierają sygnały dotyczące szczególnie dużej liczby odwołanych i opóźnionych pociągów. Tam ewidentnie dzieje się coś złego. Bardziej w trybie interwencyjnym prosiłbym także o informację o tym, jak można tę sytuację naprawić.

Wracam do głównego wątku. Prosiłbym zwłaszcza przedstawicieli Polregio o syntetyczną informację w rozbiciu na poszczególne województwa o tym, jaka jest sprawność systemu, którego najistotniejszym elementem jest Polregio. Urzędy marszałkowskie i marszałkowie zlecają tego typu operacje, natomiast wykonawcą – w jednych przypadkach wyłącznie, a w drugich przypadkach w części – jest właśnie Polregio. Jakie są bariery rozwoju i jakie są środki zaradcze? Usłyszałem tutaj właściwie jeden: krytyczny stan taboru, więcej pieniędzy na tabor. Może to wszystko, a może nie. Brakuje mi odpowiedzi na to pytanie i brakuje kompleksowej, przekrojowej informacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Tomczak.

Poseł Jacek Tomczak (KP):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nie chcę się powtarzać, bo znaczna część kwestii, które podnieśli koledzy, została poruszona. Chciałem tylko dopytać. Część spółek samorządowych twierdzi, że przewozy można realizować znacznie taniej, w mniejszych kosztach. Czy pan prezes potwierdza taką opinię? Skąd bierze się różnica w kosztach pomiędzy Polregio a spółkami samorządowymi? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, koleżanki i koledzy, kilka słów wprowadzenia. Przepraszam, że się spóźniłem i nie byłem na samym początku tego posiedzenia. Mam przed sobą treść wniosku o to nadzwyczajne posiedzenie Komisji Infrastruktury. Wydaje mi się jednak, że w takim przypadkach, kiedy zwołuje się posiedzenia w trybie art. 152, jest jakaś podstawa do tego, żeby rozpatrywać to w sposób nadzwyczajny. Nie tylko w mojej ocenie przesłanki do tego, abyśmy zajmowali się tym w takim trybie, nie zaistniały. To, że został zmieniony prezes spółki, nie jest podstawą do tego, żeby uruchamiać sejmową Komisję.

Funkcjonowanie tego przewoźnika w stosunku do tego, co było 8, 10 lat temu, na pewno jest lepsze. Oczekiwałbym przede wszystkim od właścicielskiej strony Agencji Rozwoju Przemysłu bardziej czytelnego przekazu, bo musiałbym teraz zreferować, nie mając szczegółowych danych, jaka była liczba uruchamianych pociągów jeszcze kilka czy kilkanaście lat temu, jaka była kondycja finansowa spółki 8, 10, 12 lat temu, a jaka jest dzisiaj; jak inwestycje taborowe wpływają na komfort podróżnych; ile regionalnych połączeń kolejowych zostało przywróconych do społecznej wyobraźni. Z perspektywy Małopolski, ale przede wszystkim Górnego Śląska, musiałbym przypomnieć koleżankom i kolegom z opozycji, że przebudowa linii kolejowej Katowice – Kraków uruchomiła w świadomości społecznej ofertę kolejową, która nie istniała przez wiele lat.

Warto przypomnieć o tym, że pociąg jechał 80 km na trasie przewozów regionalnych 22 godziny i 17 minut, a teraz jedzie niecałą godzinę. W województwie śląskim w 2013 r. państwo z Platformy Obywatelskiej zdewastowali cały system oferty kolejowej poprzez to, iż spółka Koleje Śląskie uruchomiła wszystkie połączenia przejęte od przewozów regionalnych i skończyło się to na Śląsku największym kryzysem kolejowym od 1945 r.

Powiedziałbym jednak, że to są kwestie, które są dawno, dawno za nami. Myślę, że to, czego oczekiwałbym od strony spółki i od Agencji Rozwoju Przemysłu, to przede wszyst-

kim spojrzenie na kwestie kondycji finansowej spółki, na ofertę, która jest kierowana, na to, czy jest szersza, czy jest realizowana w lepszy sposób. W jaki sposób realizują państwo różnego rodzaju decyzje biznesowe, które są otwarciem dla pasażera? Z jakich innowacji pasażer może korzystać, mając do wyboru ofertę przejazdu przewozami regionalnymi? Itd., itd. Ile w ostatnich latach zakupiono taboru, który służy milionom pasażerów? Jaki jest wynik przewozów regionalnych za 2022 r.? Jaki jest wynik za 2019 r.? Nie liczymy tutaj okresu pandemii. Jaki wynik, jeśli chodzi o przewożonych pasażerów, był 8, 10 lat temu? Jaki progres zrobiliśmy przez te lata? W jaki sposób spółka chce w skuteczny sposób zrealizować proces wymiany taboru kolejowego, który pozwoli tej spółce po 2030 r. ponownie konkurować na bardzo dobrych podstawach ekonomicznych na rynku przewozów regionalnych? Ile uruchomionych zostało kolejowych połączeń regionalnych na nowe, zamknięte przez wiele lat, trasy? Dzisiaj powinni to państwo zreferować, jeśli mamy już uczestniczyć w tym posiedzeniu, które, uważam, mówiąc kolokwialnie, zostało zwołane wyjątkowo pochopnie.

Ostatnia kwestia. Prosiłbym pana prezesa w szczególności, aby przekazał jakieś informacje dotyczące budowania skutecznej oferty innowacyjnej, jeśli chodzi o zakup biletów i integrację z ofertą innych przewoźników. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie przewodniczący, nie będę recenzował pana wypowiedzi, ale prosiłbym też, żeby nie recenzować prawa posłów do zwoływania Komisji w trybie art. 152. Niezależnie od tematyki mają do tego prawo, a ja jako przewodniczący jestem zobowiązany, żeby takie posiedzenie zwołać.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tego nie kwestionuję, żebyśmy byli tego świadomi, tylko mówię o meritum.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie strofujmy więc posłów, czy jest to zasadne, czy nie. Skoro grupa posłów uznała ten temat za ważny i zebrała podpisy, to zwołałem posiedzenie Komisji.

Pan poseł Sowa.

Poseł Marek Sowa (KO):

Dziękuję bardzo. Jest rzeczą oczywistą, że na wyremontowanych liniach kolejowych atrakcyjność wzrasta, radykalnie skraca się czas przewozu, ale to, co najważniejsze, to to, że rośnie liczba paserów, i to pięciokrotnie. Wiadomo, że wraz z oddawaniem kolejnych nowych, wyremontowanych linii kolejowych ich atrakcyjność wzrośnie. Chciałbym natomiast zwrócić uwagę na coś zupełnie innego. Trochę mówił już o tym pan poseł Kwiatkowski. Wydaje mi się, że powinniśmy otrzymać podział, informację o tym, jak się kształtuje praca przewozowa w poszczególnych województwach, bo odliczając spółkę Intercity, ten tor dzieli się praktycznie na trzy części. Mazowieckie ma jedną trzecią. Ok. 30% przewozów jest realizowane na terenie województwa mazowieckiego. To pokazuje, jak zupełne jest wykluczenie w pozostałych częściach, w polskich województwach, może poza Pomorzem, bo tam też udział jest stosunkowo duży. Chciałbym, żeby zrobili państwo taki podział, ograniczając to tylko do przewozów regionalnych, w podziale na poszczególne województwa.

W związku z powyższym mam jeszcze kilka pytań. Chciałbym wiedzieć, ile Polregio ma kar za ubiegły rok naliczonych przez województwa, nie tylko tak, żeby ograniczać to do województwa lubuskiego, ale żebyśmy wiedzieli, jaka jest skala kar w stosunku do wszystkich województw. Czy kary zostały zapłacone? Czy idziecie w roszczenia? Czy będzie to przedmiotem roszczeń sądowych?

Interesuje mnie również, jaki jest udział wpływów z biletów. Jaka część pracy przewozowej jest pokrywana? Na pewno macie to państwo, bo rozumiem, że w ofertach, które przedkładacie województwom, jest to robione.

Jak od 2016 r. do 2023 r. wzrosły dopłaty z województw? Jak wzrosła praca przewozowa, którą oferujecie województwom? Pytam, choć z tego, co się orientuję, chyba przeliczacie to tam w podziale na wozokilometr.

Mam jeszcze ostatnie pytanie. Ile pociągów ma w dyspozycji Polregio? Chodzi mi o pociągi, które są własnością województw. Na jakich warunkach macie je użyczone czy wydzierżawione?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem poruszyć kwestię taboru, także w kontekście konkurencyjności i konieczności przygotowania się do otwarcia kolejnego segmentu rynku. W tej chwili jest to problem, tzn. jest to problemem od wielu lat, ale chcę powiedzieć o dwóch rzeczach, które są aktualnie procedowane. Dotyczy to wszystkich przewoźników, wszystkich organizatorów. Najbardziej oczywiście odstaje Polregio. Już to tutaj mówiliśmy. Wiadomo, że jest to związane z tym, że była restrukturyzacja, pomoc publiczna, potem była blokada środków unijnych, ale jest przygotowany projekt za ok. 2 mld zł. Rzeczywiście ok. 60% tego taboru to PRL-owskie staruszki. Jedna lub druga poddana jest liftingowi, ale to tylko lifting i awaryjność jest niestety problemem.

Największym właścicielem jest Agencja Rozwoju Przemysłu. Agencja jest w Grupie PRF. To wszystko podlega premierowi. W tej chwili są dwie niepokojące rzeczy dotyczące rewizji KPO. Wiem, że dziwnie brzmi to, że oceniamy w tej chwili rewizję czegoś, co w ogóle nie ruszyło, ale to przyszło do konsultacji, więc to nie są jakieś moje wymysły, ale producentów taboru i przewoźników.

Pierwsza rzecz. Nie było o tym szeroko w mediach. Pod koniec marca rząd wysłał do Brukseli wniosek o to, żeby zwiększyć chęć skorzystania przez Polskę z części pożyczkowej KPO: 24 mld euro, i słusznie, bo takiego oprocentowania tych pożyczek oczywiście nigdzie na rynku nie dostaniemy. Równocześnie rząd proponuje, żeby z części pożyczkowej wyrzucić kolej pasażerską i zakupy taboru na kwotę ok. 500 mln euro. Mam informację, że tym atrakcyjnym sposobem finansowania są zainteresowani organizatorzy, przewoźnicy. Jest pytanie o to, dlaczego z tego rezygnować, i prośba do premiera, żeby minister Buda przyjrzał się punktowi, który przedstawił w ramach rewizji.

Druga rzecz dotyczy konkursu w ramach KPO na tę niewielką jak na potrzeby taboru liczbę. Interweniowałem w cupcie i CUPT przysłał pismo uspokajające, że terminy, które są proponowane, są graniczne i można je skrócić, ale podpisanie umów pomiędzy CUPT-em a firmami czy tymi, którzy będą występować w konkursach na tabor, zostało wydłużone do połowy przyszłego roku. To jest bardzo długie wydłużenie, bo od dwóch lat jesteśmy gotowi na uruchomienie środków KPO. Firmy przewozowe czy organizatorzy są na to przygotowani. Jeśli umowy będą podpisane w połowie przyszłego roku, potem trzeba podpisywać umowy z producentami. To są kolejne miesiące, a harmonogram KPO nie jest z gumy.

Póki co wszystko musi zakończyć się do czerwca 2026 r. Przede wszystkim producenci podnoszą, że ich proces produkcji to jest ok. dwa lata, ale wcześniej muszą mieć jakieś komponenty do produkcji taboru, z którym jest dzisiaj problem. Jest więc duża obawa, że ceny będą niestety musiały pójść w górę. W konsekwencji napiętych harmonogramów taboru będzie jednak mniej. To jest drugi wniosek do kancelarii premiera: o to, żeby nie wydłużać całej procedury w cupcie, bo, tak jak mówię, wszyscy, którzy pomagali nam w stanowisku dotyczącym rewizji KPO, sygnalizują, że są gotowi. A jeżeli przeciągnie się to na rok przyszły, z wyrobieniem się z produkcją tego będzie niestety bardzo duży problem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan prezydent Miętek.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Dzień dobry. Witam wszystkich parlamentarzystów. Bardzo serdecznie dziękuję za zwołanie Komisji Infrastruktury. Została ona zwołana po części za namową środowiska pracowniczego spółki Przewozy Regionalne. Myślę, że dla wszystkich posłów – nie chcę angażować się w politykę, w kampanię wyborczą, bo nie taki jest nasz cel – dla wszyst-

kich, którzy zechcieli przyjść i są zainteresowani polską koleją, na pewno nie będzie to czas stracony.

Przyczyny? Przyczyny są takie, że w spółce Polregio zaczyna dziać się coś bardzo poważnego i złego. Jako pracownicy uważamy, że parlament jest właściwym miejscem, żeby porozmawiać i zawczasu podjąć jakiekolwiek działania, które powstrzymają złe trendy, które w spółce Polregio zaczynają mieć miejsce, a o które boją się pracownicy.

Akurat pan poseł Polaczek wyszedł, ale pewnie się o tym dowie. Chcę odpowiedzieć panu posłowi, że przyczyną wywołania z naszej strony posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury w sprawie Polregio nie jest odwołanie prezesa, bo prezesów w Polregio, a wcześniej w Przewozach Regionalnych, było co najmniej kilkunastu. Dużo ważniejsze są tutaj przyczyny, dla których prezesa odwołano. Właśnie przyczyny odwołania prezesa są istotą sprawy, zagrożeń, które czują pracownicy.

Mówiąc szczerze, w ogóle nie jestem skonfundowany i zdziwiony tym, jak potraktowano parlamentarzystów i sejmową Komisję Infrastruktury, bo to jest mniej więcej tak, jak Agencja Rozwoju Przemysłu na co dzień traktuje pracowników. To to, o czym powiedział przewodniczący rady nadzorczej: „Co tam posłowie! To jest tajemnica. Nie będziemy o tym rozmawiać. Zadajecie państwo pytania, a to wszystko jest tajemnica" itd. Zapewniam pana przewodniczącego, że w swojej historii związkowej przeszedłem już różne rzeczy i to, co dzieje się w ostatnich czasach w spółce Polregio, na pewno będzie miało swoje finały prawne, co najmniej w prokuraturze, na 100%.

Chcę jeszcze zwrócić uwagę. Pan jako szef departamentu prawnego ARP-u o tym wie. Departament prawny ARP-u… Chcę dać jeden przykład. Nic mi do tego. Jeżeli rada nadzorcza oddelegowuje z rady na funkcję członka zarządu, na nieistniejące stanowisko, to, o ile znam Kodeks spółek handlowych, trochę jest to na bakier. Nie wiem, może to jest zgodne z prawem, może rzeczywiście w statucie jest mowa o tym, że może być pięciu członków zarządu, ale zgodnie z regulaminem zarządu było ich dwóch z podziałem obowiązków. Po co oddelegowano trzeciego? Z jakim zakresem obowiązków? A może zrobiono to tylko po to, żeby wyciągnąć ze spółki pieniądze, bo okazuje się, że ten oddelegowany zapracował się tak mocno, że w międzyczasie poszedł jeszcze na urlop. Tak to wygląda.

Szanowni państwo, może używam ciężkich słów, ale sami wiecie, bo z większością parlamentarzystów się znamy, że znamy historię Polregio. Wiemy, przez co ta spółka przeszła, kiedy tym pracownikom kazano się cieszyć, że coś z samorządowego pańskiego stołu spadnie. Jeździcie gdzieś po opłotkach starym, powiązanym sznurkami taborem i jeszcze się z tego cieszycie. Spółka rzeczywiście została zrestrukturyzowana wysiłkiem polskiego parlamentu, rządu, ale również przy ogromnym zaangażowaniu pracowników, bo to w duchu społecznego spokoju przeprowadzono w tej spółce niebywale głęboki proces restrukturyzacji. Po co? Po to, żeby spółka istniała, żeby przewoźnik, który jest najbardziej wrażliwym przewoźnikiem, bo są to przewozy dnia codziennego, mógł należycie funkcjonować, żebyśmy nie wstydzili się być kolejarzami, żebyśmy nie wstydzili się przed podróżnymi, których wozimy. Pracownicy przeszli przez to, że przez wiele lat ich wynagrodzenia nie były podnoszone, że byli najniżej wynagradzanymi kolejarzami na polskim rynku. Po co? Po to, żeby ocalić tę spółkę, po to, żeby ta spółka funkcjonowała i istniała.

Ktoś dobrze zauważył. Ile pociągów uruchamiała spółka Polregio? Było 1800? Kolega podpowiada: 2800. Ile uruchamiamy dzisiaj? To jest klucz sprawy i jeden z powodów odwołania prezesa, bo zbyt radykalnie, zbyt mocno upominał się o to, żeby spółka Polregio nie była łupem politycznym, który się obskubuje, jak hieny, z boku, uwłaszczając się na gruntach, na lukratywnych przewozach, żeby pokazać, że budujemy nasze wojewódzkie spółki. Czy spółki wojewódzkie spełniają swoją rolę? Warto byłoby tutaj podyskutować, szczególnie z tymi, którzy codziennie podróżują na styku województw, gdzie pociągi nie mogą być realizowane między dużymi skupiskami ludzkimi, tylko do granicy województwa, bo marszałkowie nie mogą się dogadać.

Można również popatrzeć przez pryzmat przyszłości, tego, czy budować dużego przewoźnika regionalnego, który stawi czoła IV pakietowi kolejowemu, bo on tu wjedzie. Wjadą na zasadzie dumpingu, obsadzając i uruchamiając pociągi na liniach o dużych potokach podróżnych. Jak państwo polskie nie mając takiego przewoźnika jak Polregio, będzie reali-

zowało i walczyło z wykluczeniem komunikacyjnym? Oni nie będą zainteresowani tym, aby pociągi uruchamiać na liniach o mniejszych potokach podróżnych, itd., itd.

Dzisiaj Polregio chce się wysuszyć i oskubać. Takie jest odczucie pracowników. Chcielibyśmy się mylić, ale niestety fakty i to, co zauważamy, zmiany prawne… Pan prezes przedstawił się jako prezes. Przewodniczący rady nadzorczej mówił, że podjęto decyzję. Proszę jednak otworzyć KRS. Przeczytałem tam – przepraszam, ale uszu nie wyłączałem – i sprawdziłem. Zapewniam, że w KRS-ie prezesem jest pan Artur Martyniuk. Tak jest wpisane w KRS-ie. Czy to wszystko jest zgodne z prawem? Czy paraliż decyzyjny, podważanie podejmowanych uchwał, zagrożenie i ryzyka, na które się naraża… Jaki jest powód odwołania ze strony ARP-u? Decyzja właścicielska. Czy trzeba to robić jak zbóje? Czy prezesów zarządów odwołuje się poprzez wnoszenie do porządku obrad? Czy to tak znikoma sprawa, że wnosi się dodatkowy punkt na posiedzenie rady nadzorczej? Nie wiem, niech każdy sobie odpowie. Czujemy się zagrożeni.

Szanowni państwo, chcę powiedzieć tyle. To w interesie pasażerów, w interesie naszych miejsc pracy, w interesie spółki. Pracownicy spółki Polregio są zaprawieni z boju. Będziemy tej spółki pilnowali i o nią walczyli. Nie pozwolimy wyprowadzić ze spółki nieuzasadnionych pieniędzy, jakiekolwiek by były. Ci ludzie już pokazali w historii, że będą o tę spółkę walczyć. Zrobimy to. Bardzo żałuję… Choć to nie ma nic do rzeczy, nie my wywołaliśmy te zmiany i zachowanie ARP-u, który, jak widać, nie szanuje również Parlamentu Rzeczypospolitej Polskiej, bo nie widzę tutaj nikogo z zarządu, kto by się przed tym wytłumaczył.

Trochę zawiodłem się też na panu premierze, bo myślałem, że podległa mu instytucja i to, czym kieruje i co jest w jego jurysdykcji, leżu mu na sercu. Przepraszam, ale przedstawienie encyklopedyczne albo nawet ze strony internetowej informacji o tym, czym spółka jest, może i jest ważne, ale przy nauce dzieci w szkole, lecz na pewno nie parlamentarzystów sejmowej Komisji Infrastruktury czy nas, pracowników, którzy siedzimy w tym od wielu, wielu lat. Moi drodzy państwo, to pokazuje, jakie jest podejście. Takie właśnie jest podejście. Ostrzegam przed tym. Nie chcemy być potraktowani jako upolitycznieni, jako politycy. Jest kampania. Nie my wywołaliśmy te zmiany, ale podejmiemy działania, bo to my będziemy ratować miejsca pracy. Być może finał będzie taki, jakie w historii ARP-u były, chociażby finał Stoczni Gdańskiej. Jako Polregio nie będziemy stocznią: szczecińską czy jakąkolwiek.

Na pewno, zapewniam, obronimy tę spółkę, natomiast inną kwestią, oprócz skubania, jest cały pakiet zakupu taboru. To jest istota sprawy, również zmian w zarządzie, bo, jak pamiętam, poprzedni prezes – ten, który zgodnie z KRS-em jest – o ten tabor walczył. Mieliśmy co najmniej kilka wizyt w APR-ie. Walczyliśmy o to, żeby uruchomić kwestię środków na zakupy taboru. Co robił ARP? To samo, co napisaliśmy w liście do premiera. Tam jest sama prawda. ARP nie robił nic, nawet nie kiwnął palcem, również w ubiegłym roku, kiedy był kryzys związany ze wzrostem wynagrodzeń. Swoją drogą za zeszły rok udało się dowieźć środki na ubiegłoroczne podwyżki, ale inflacja jest. Jako pracownicy będziemy oczekiwali i oczekujemy podwyżek również w tym roku. Bardzo żałuję, że pismo w tej sprawie wystosowaliśmy już ponad miesiąc temu, a do tej pory zarząd nie znalazł czasu na jakiekolwiek spotkanie, żeby o tym porozmawiać. Być może intencją zarządu jest to, żeby sprowokować jakieś protesty społeczne tudzież spór zbiorowy i inne tego typu rzeczy, żeby być może schować to za pracownikami.

Nie będę pouczał parlamentarzystów, ale przydałaby się może kontrola parlamentarna w spółce, żeby zobaczyć, bo myślę, że przed parlamentarzystami nie powinno być tajemnic o tym, co w tej spółce jest i siedzi. Przyjrzyjcie się państwo również temu, co dzieje się w województwach, szczególnie w wymienionym tutaj województwie dolnośląskim, w małopolskim, w łódzkim, co dzieje się w województwie warmińsko-mazurskim, jeśli chodzi o tabor, który za chwilę się skończy – nie dojedziemy nawet do okresu wakacyjnego – co dzieje się na Podlasiu, co dzieje się w województwie podkarpackim. Są poważne zagrożenia. Nie chciałbym, żeby IV pakiet kolejowy nas pogodził, bo mamy firmę, która może realizować cele właściwego co do jakości, punktualności i ilości rozkładu jazdy i realizować potrzeby naszych podróżnych.

Szanowni państwo, taki jest rzeczywisty powód tego spotkania, żebyśmy w parlamencie zasygnalizowali, porozmawiali o tych sprawach i zawczasu zareagowali na zło, które się szykuje i do którego może dojść. Nie chcemy rozróby, kolokwialnie mówiąc. Nie chcemy strajków, ale nie cofniemy się przed żadnymi działaniami statutowymi w obronie spółki, czego dowody pracownicy dawali wielokrotnie. To są nasze miejsca pracy, to jest nasze życie, to jest utrzymanie naszych rodzin, ale to jest również nasze serce, które włożyliśmy w uratowanie spółki. Działa tu też godność kolejarska. Chcemy godności. Z tego, co pamiętam, godność została wprowadzona do spółki w czasach, kiedy prezesem zarządu został pan prezes Krzysztof Mamiński. W końcu wlał, a po nim zrobili to pozostali, godność pracowników, którzy jedli z pańskiego stołu przy wielu latach wyrzeczeń. W tej chwili już tego nie oddamy. Nikt nie sprowadzi nas do pozycji parterowej. Taka jest istota.

Czy to jest nadzwyczajna okoliczność? Wydaje mi się, że nadzwyczajna, bo chyba lepiej dowiedzieć się tego wcześniej niż później, jak już będziemy mieli turbulencje z powodu braku możliwości realizacji procesu przewozowego, a może do tego dojść.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Przywoźny.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie przewodniczący, czy mogę w kwestii formalnej?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Słucham.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Nie chciałem być niegrzeczny, ale chciałem przeprosić. Będę musiał państwa opuścić. Za chwilę, piętnaście po, jest drugie połączone posiedzenie dwóch komisji, a nie ma przewodniczącego komisji cyfryzacji. Będę musiał prowadzić to posiedzenie, ale obiecuję, że całe odsłucham i jeśli nie będą udzielone odpowiedzi na wszystkie moje pytania, skieruję do państwa interpelacje.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Generalnie prosiłbym już o zwięzłość wypowiedzi, bowiem wszyscy inni posłowie mają różne inne zobowiązania komisyjne. Pan przewodniczący Przywoźny.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy Jan Przywoźny:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, kolega Leszek bardzo trafnie ocenił sytuację w spółce, bo głęboka restrukturyzacja spółki, której ciężar poniosła załoga… Chciałbym tylko przypomnieć, bo nie wiem, czy rada nadzorcza, właściciel i obecny zarząd wiedzą o tym, że z 14,5 tys. pracowników, jak podał to chyba pełniący obecnie obowiązki prezesa – jak słyszymy, w KRS-ie jest dalej członkiem zarządu – w tej chwili spółkę obsługuje 16,6 tys. pracowników.

770 mln zł, które ARP przeznaczył na restrukturyzację spółki… Jako pracownicy kilka lat drżeliśmy nad tym, czy na spółkę nie zostanie nałożona kara jako pomoc publiczną. Rządowi udało się załatwić w Komisji Europejskiej to, że nie uznano tego za pomoc publiczną. Dopiero od tego momentu załoga mogła dostać jakiekolwiek pieniądze. Załoga miała, jak powiedział Leszek, ochłapki, resztki z pańskiego stołu. Dopiero wtedy udało się pozyskać jakieś pieniądze dla pracowników. Nie wiem, skąd jest podana tutaj kwota średnio ponad 8 tys. zł.

Chciałbym, żeby szanowna Komisja dowiedziała się szczegółów tego, w jakich grupach zawodowych i w jakim zatrudnieniu te pieniądze są podzielone. Na pewno nie ma ich pracownik warsztatu. Nie ma ich pracownik bezpośrednio związany z ruchem i usługą wyprawiania pociągów w trasę. Nie wiem. Takich pieniędzy nasi pracownicy nie mają. Średnią rozumiem tak, że może 200 tys. zł, o których powiedział kolega Leszek, wpłynęło na zwiększenie średniej, które pobrał jeden z członków rady nadzorczej.

Szanowni państwo, pan przewodniczący prosił, więc chciałbym powiedzieć tak. Kto sfinansuje tabor? Mam pytanie do zarządu. Co zarząd i właściciel zrobili, żeby pozyskać środki finansowe na zakup nowego taboru? Na jakim jest to etapie od 13 kwietnia br.?

Wiem, że 13 kwietnia br. były rozmowy, próby pozyskania kontrahentów i tych, którzy sfinansują zakup taboru. A co zrobił nowy zarząd?

Panie prezesie, a także właścicielu, mam do państwa pytanie. Co państwo zrobiliście –poinformujcie tutaj szanowną Komisję – od 13 kwietnia do chwili obecnej? Jakie były zmiany personalne, jakie środki zaradcze, żeby spółkę uratować i żeby spółka mogła funkcjonować? Z tego, co wiem, w statucie spółki mamy dwuosobową reprezentację. Kto w chwili obecnej tę spółkę reprezentuje?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie powtarzajmy się. Dobrze? Prezydent Miętek już o tym mówił. Nie powtarzajmy się.

Przewodniczący FZZK Jan Przywoźny:

Dobrze. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, szanowna Komisjo. Bardzo prosimy o to, żeby zdyscyplinować do działania zarząd i właściciela. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Ostatni głos, pani poseł Paulina Matysiak, a później odpowiedzi.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Ja bardzo krótko. Bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Wydaje mi się, że to posiedzenie Komisji – tu nie zgadzam się z panem przewodniczącym Polaczkiem – jest niezwykle potrzebne. Parlamentarzyści powinni doskonale wiedzieć, jak wygląda sytuacja u największego przewoźnika w Polsce.

O jedną rzecz natomiast chciałabym się upomnieć i o jednej rzeczy chciałabym się dowiedzieć. W swoim wystąpieniu pan prezes powiedział, że pieniędzy wystarczy na zakup 70 jednostek, a doskonale wiemy, że zapotrzebowanie spółki to minimum 200 jednostek. Pytanie do zarządu, ale także do rządu, bo mam nadzieję, że pan premier odsłucha to posiedzenie Komisji, jest takie: Za co chcecie państwo kupić pozostałe jednostki? Środki unijne to nie jest jedyny sposób finansowania taboru. Czy rząd Rzeczypospolitej przeznaczy w końcu środki na to, żeby Polacy mogli jeździć normalnymi, wygodnymi pociągami? Myślę, że tutaj należałoby uderzyć się w piersi, poszukać pieniędzy w budżecie i nie oglądać się tylko na środki unijne, bo jeżeli będziemy postępować w taki sposób, to na polskiej kolei nie będzie dobrze.

Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie: Czy zostały podjęte jakiekolwiek działania i rozmowy na szczeblu rządowym, żeby uzyskać środki na zakup taboru, który obsługuje poszczególne województwa, regiony w kraju? Skąd te pieniądze znaleźć?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Może najpierw poprosiłbym pana przewodniczącego rady nadzorczej o udzielenie odpowiedzi odnośnie do powołania do zarządu członka rady w kontekście pytania pana prezydenta Miętka o status spółki.

Przewodniczący RN Polregio SA, pełniący obowiązki dyrektor biura ARP Marcin Mróz:

Panie przewodniczący, serdecznie dziękuję za udzielenie głosu. Przyznam szczerze, że nie za bardzo rozumiem pytanie pana przewodniczącego Miętka, który, jak się wydaje, doskonale zna przebieg posiedzeń rady nadzorczej, statut spółki Polregio oraz doskonale zna, jak sam stwierdził, rzekome powody odwołania prezesa zarządu, Artura Martyniuka.

Mogę tylko podtrzymać to, co powiedziałem wcześniej. Zarząd spółki Polregio funkcjonuje w pełni zgodnie ze statutem spółki i w pełni zgodnie z Kodeksem spółek handlowych. Po odwołaniu prezesa zarządu, Artura Martyniuka, co miało miejsce 13 kwietnia, był jeden członek zarządu, pan Adam Pawlik, któremu powierzono pełnienie obowiązków prezesa zarządu, natomiast od 12 maja, po rozstrzygnięciu nowego konkursu na stanowisko w zarządzie spółki Polregio, prezesem zarządu już w pełni, a nie tylko pełniącym obowiązki, jest obecny dzisiaj pan Adam Pawlik. Od 1 czerwca skład zarządu uzupełni na stanowisku wiceprezesa zarządu pan Marcel Klinowski. To chyba tyle, co mogę powiedzieć na ten temat.

Myślę, że do pozostałych kwestii szczegółowo odniesie się ponownie pan prezes Pawlik.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Polregio SA Adam Pawlik:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, przede wszystkim chciałbym państwa uspokoić, bo uważam, że ton, który był prezentowany przez ostatnią godzinę, jest… Oczywiście macie państwo prawo, i tak dalej, interesować się i niepokoić, ale z pełną odpowiedzialnością chcę państwa uspokoić, że nie ma powodu do daleko idącego zaniepokojenia, które usłyszeliśmy na tej sali.

Spółka jest w stabilnej sytuacji ekonomicznej. Wynik finansowy netto spółki za rok ubiegły to jest prawie 17 mln zł. Podkreślam, to jest wynik dodatni. Wynik na sprzedaży to jest 36 mln zł. Ilość pasażerów przewiezionych przez naszą spółkę w minionym roku zrównała się z rokiem szczytowym dla polskiej kolei, który miał miejsce w 2019 r. Wyniosła niespełna 88 mln przewiezionych pasażerów. Wtedy było to 89 mln pasażerów, więc prawie osiągnęliśmy szczyt polskiej kolei z 2019 r. Przypomnę, że COVID spowodował ogromne obniżenia liczby przewożonych pasażerów.

Szanowni państwo, codziennie uruchamiamy średnio – powtarzam: średnio – 1700 pociągów, do których używamy średnio 440 jednostek taborowych. To są elektryczne zespoły trakcyjne, spalinowe zespoły trakcyjne, kilka lokomotyw i wagonów. Jeśli chodzi o punktualność, dane za czwarty kwartał pokazują, że spółka Polregio jest wiodącą spółką, jeśli chodzi o punktualność.

Szanowni państwo, analiza opóźnień… Różne dane w interpelacjach czy w zapytaniach Komisji mogę państwu przekazać również na piśmie. W tych warunkach w tej chwili nie jestem w stanie zaprezentować wszystkich danych w sposób bardzo szczegółowy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Panie prezesie, w takim razie prosiłbym, bo zdaję sobie sprawę, że są szczegółowe dane wymagające kompleksowej analizy, o przygotowanie tego, czego teraz nie może pan powiedzieć, i wysłanie mailem na sekretariat Komisji. Jak ma pan jakąś prezentację o spółce, to również.

Prezes zarządu Polregio SA Adam Pawlik:

Jak najbardziej. Kontynuując, szanowni państwo, jeśli chodzi o płace w naszym przedsiębiorstwie, oczywiście, że proces restrukturyzacji był bardzo trudny szczególnie dla strony społecznej. Jako zarząd spółki mamy tego pełną świadomość. W żadnym momencie zarząd spółki nie głosi tezy, że strona społeczna nie działa razem z zarządem, ale rozumiem, że to są nasze wspólne obowiązki, aby działać dla dobra firmy, tak aby dać jej szansę na to, by mogła w sposób czynny konkurować na rynku regionalnych kolejowych przewozów w Polsce.

Szanowni państwo, poziom płac w naszej spółce w 2019 r. średnio na pracownika to jest 5300 zł. 2023 r. to jest 8100 zł. 2019 r. do 2023 r. to jest wzrost wynagrodzeń o 53%. Inflacja? Lata 2020–2023 to jest 41%. Wzrost wynagrodzeń za te lata to 47,5%.

Szanowni państwo, w pełni utożsamiam się z oczekiwaniami płacowymi. Rozumiem, że był COVID, rozumiem, że jest wojna na Ukrainie. To jest dla mnie zupełnie zrozumiałe. Jak tylko spółka może, w sposób czynny wynagradza swoich pracowników. Przypomnę, że od maja ub.r. spółka wypłaciła średnio 400 zł do podstawy. W tym roku, 10 lutego, spółka wypłaciła podwyżkę wynagrodzeń na poziomie 300 zł do podstawy wynagrodzenia. Licząc podwyżkę wynagrodzeń, ubiegły rok i ten rok to jest 700 zł do podstawy, a łącznie z pochodnymi to jest ponad 1200 zł. Podkreślam: ponad 1200 zł, ponieważ pochodne uzupełniają wynagrodzenie podstawowe.

19 kwietnia br. do spółki wpłynęło pismo ze strony społecznej z oczekiwaniem korekty wynagrodzeń od 1 maja br. na kwotę 1600 zł do podstawy, co stanowi 2936 zł średnio na pracownika, z wszystkimi pochodnymi. To 2936 zł średnio na każdego z pracowników.

Porozumienie partnerów to dokument podpisany w 2012 r. przez zarząd spółki oraz stronę społeczną. Dokument ten mówi o tym, że można ze sobą rozmawiać w sposób dwojaki, i to dwustronnie. Albo strona społeczna, albo zarząd korzysta z dwóch instrumentów, które przewiduje ten dokument. Albo rozmawia ze sobą drogą pisemną, albo spotyka

się w bieżących spotkaniach dwustronnych. Strona społeczna wybrała formę pisemną. 19 kwietnia drogą pisemną sformułowała konkretne oczekiwanie wobec zarządu spółki i zarząd spółki miał 30 dni na udzielenie stronie społecznej odpowiedzi na postawione przez nich oczekiwania, co uczynił. Zarząd z pełnym zrozumieniem pochylił się nad oczekiwaniami strony społecznej, odpisał stronie społecznej, że w możliwie szybkim terminie zaprasza ją, że proponuje powołanie zespołu do rozmów, że w tej chwili jesteśmy w fazie składania wniosków do KPO właśnie o zakupy taborowe, o których tyle było tu głosów, że decyzją rady nadzorczej zarząd spółki w pełnym składzie będzie funkcjonował od 1 czerwca tego roku i w pierwszych dniach czerwca proponujemy wspólne ustalenie daty i podjęcie rozmów na temat pisma skierowanego do zarządu spółki 19 kwietnia.

Przypomnę oczekiwanie strony społecznej: 1600 zł do podstawy, co daje średnio na pracownika 2936 zł. O tym od czerwca będę rozmawiał razem z wiceprezesem Polregio SA i ze stroną społeczną. Jesteśmy w pełni gotowi do rozmów. Chciałbym również z pełną stanowczością zaznaczyć, że w marcu i w kwietniu tego roku organy korporacyjne spółki, czyli zarząd i rada nadzorcza, przyjęły plan rzeczowo-finansowy na rok bieżący, który to plan przewiduje również część wynagrodzeń dla pracowników naszej spółki. Dokument ten został przez oba te organy jednogłośnie przyjęty. Dokument nie przewiduje korekty wynagrodzeń pracowników od 1 maja br., niemniej jednak rozumiejąc powagę sytuacji, rozumiejąc niepokój strony społecznej z powodu zmian w zarządzie spółki, jesteśmy w pełni gotowi do tego, aby podjąć dialog. Również na tym forum chciałbym uspokoić Wysoką Komisję, chciałbym uspokoić stronę społeczną, że zarząd w pełni rozumie sytuację, panuje nad tą sytuacją i na pewno nie jest tak, że nie jest chętny do rozmowy. Jest chętny do rozmowy, o czym ze sobą rozmawiamy. W tej chwili musimy złożyć do KPO wnioski o tabor kolejowy, który jest nam niezbędny.

Dalej ustosunkuję się do kilku pytań, które tutaj były stawiane. Tak jak mam to otwarte, jeden z posłów pytał pod koniec o tabor. Co zarząd zrobił po 13 kwietnia, kiedy zmienił się prezes spółki? Z pełną odpowiedzialnością chcę państwu powiedzieć, że wymaganą przez CUPT częścią zobowiązania składanego do wniosku o dofinansowanie jest podpisany dwustronny aneks pomiędzy operatorem a organizatorem, czyli pomiędzy Polregio a właściwym marszałkiem województwa. Z pełną odpowiedzialnością chcę państwu powiedzieć, że żaden z takich aneksów do 13 kwietnia nie został podpisany przez spółkę Polregio SA Zarząd spółki Polregio SA od tej daty nieustannie rozmawia z organizatorami, aby takie aneksy zostały podpisane.

Uchwały zarządu spółki w sprawie aneksów zostały podjęte wczoraj. Ponad połowa organizatorów już się z nami zgodziła. Mamy już uzgodnione treści aneksów do umów PSC zawartych trzy lata temu. Wczoraj zarząd spółki podjął decyzję o tym, że te aneksy zostaną zawarte. Były trzy lata na to, żeby to zrobić. W ostatnim czasie w zintensyfikowany sposób, 24 godziny na dobę pracujemy, aby zdążyć te wnioski złożyć. Zapewniam państwa z pełną odpowiedzialnością, że wnioski zostaną złożone. Zapewniam państwa po to, żeby państwa uspokoić, że w pełni kontrolujemy sytuację i na pewno nie dopuścimy do tego, aby jakakolwiek jednostka taborowa potencjalnie umknęła nam między palcami, abyśmy jej nie otrzymali. To odnośnie do pytania: Co zrobił zarząd po 13 kwietnia?

Szanowni państwo, chciałbym powiedzieć pani poseł reprezentującej województwo lubuskie, że pani poseł ma w 100% rację. Rzeczywiście zdarza się, że pociągi na terenie tego województwa spóźniają się. Zdarza się, że nie odjeżdżają. Niestety, wybaczcie państwo, nie mogę na tym forum mówić o szczegółach umowy zawartej pomiędzy spółką a organizatorem. Chcę powiedzieć tylko tyle, że jesteśmy w pełnym kontakcie z organizatorem, z wicemarszałkiem województwa lubuskiego. Jesteśmy w pełnym dialogu. To jest jeden z pierwszych marszałków, do którego pojechałem w momencie powierzenia mi obowiązków prezesa spółki Polregio SA. Jesteśmy po rozmowach i mam nadzieję, że w atmosferze dialogu dojdziemy do pełnego porozumienia, tak aby tę sytuację radykalnie poprawić. Tę sytuację można jednak poprawić przy zrozumieniu obu stron. Inaczej zrobić się tego nie da.

Jako tło tego problemu chcę powiedzieć, żeby państwo też wiedzieli o tym, że w innych województwach nie ma tak dużej ilości odwoływanych pociągów. Musimy więc dokonać pewnej korekty po obu stronach. Po naszej stronie również musimy posypać głowy

popiołem, co po 13 kwietnia zarząd Polregio robi. Zapewniam państwa, że to robi. Takie mamy porozumienie z marszałkiem województwa.

Szanowni państwo, pojawiło się również pytanie na temat niepokojących wydarzeń w województwie dolnośląskim, we Wrocławiu. Jest to bardzo niepokojąca sytuacja. To jest pierwszy marszałek województwa, do którego po powierzeniu obowiązków pojechał nowy zarząd Polregio SA. Nie chcielibyście państwo słyszeć, z jaką radością zarząd Polregio był przyjmowany przez organizatora. Są to bardzo trudne sprawy. Między nami również trwa dialog, trudne rozmowy. Przypomnę, że z 3,5 mln pociągokilometrów – zgodnie z umową zawartą trzy lata temu – praca na przyszłym rozkładzie jazdy ma być na poziomie ok. 1,6 –1,8 mln pociągokilometrów. Tak mówi umowa. W tej chwili robimy wszystko, aby tak nie było. Nie możemy do tego dopuścić, ponieważ jeżeli do tego dojdzie, będzie to wymagało likwidacji dolnośląskiego zakładu Polregio SA, a w mojej ocenie jest to niemożliwe. Nie możemy do tego dopuścić. Jestem w pełnym dialogu z wicemarszałkiem województwa i niebawem zobaczycie państwo, że dojdziemy do porozumienia, pokażemy stronie społecznej, że panujemy nad sytuacją i że sytuacja w województwie dolnośląskim również zostanie uspokojona i uregulowana.

Jeden z moich przedmówców, szanownych posłów, wymieniał nazwy województw, gdzie sytuacje są niepokojące. Zapewniam państwa, że po 13 kwietnia miałem telefony z każdego z tych województw. Było tak nie dlatego, że ubolewali nad tym, że w spółce było tak dobrze, tylko dlatego że z pełną radością wykazywali chęć dialogu, chęć współpracy i wyrażali nadzieję na relacje z organizatorem, który, podkreślam, z mocy ustawy jest płatnikiem, jest naszym klientem, płaci i wymaga. Ci marszałkowie wyrażają pełną wolę współpracy i chęci dążenia do tego, aby poprawić sytuację relacji pomiędzy jedną a drugą stroną. Jeżeli są telefony z ich strony, to proszę przyjąć do świadomości, jak ta sytuacja wygląda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie prezesie, jeśli mogę, przepraszam.

Prezes zarządu Polregio SA Adam Pawlik:

Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czas nagli. Czy moglibyśmy prosić o konkretne odpowiedzi na konkretne pytania na piśmie? OK?

Prezes zarządu Polregio SA Adam Pawlik:

A proszę bardzo. Staram się, panie przewodniczący, po kolei odpowiadać na państwa pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem, ale patrzę na zegarek i wiem, że mamy inne posiedzenia komisji. Mamy jeszcze jedno posiedzenie, tzn. mamy chyba dwa posiedzenia Komisji Infrastruktury, w międzyczasie mamy głosowania, więc jeśli państwo pozwolą, zobowiążę prezesa do udzielenia odpowiedzi na piśmie.

Krótkie ad vocem pana prezydenta.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Obiecuję nie dłużej niż 60 sekund. Chciałem tylko zdementować insynuacje przewodniczącego rady nadzorczej, jakobym jako prezydent związku znał działania, decyzje rady. Jest to insynuacja pana przewodniczącego. Chcę odpowiedzieć tak. To, że pojawił się trzeci członek zarządu bez żadnych obowiązków, to jest sprawa powszechnie znana nie tylko przewodniczącym związków zawodowych działających w spółce, ale również pracownikom. To po pierwsze.

Po drugie o tym, że to była decyzja właścicielska…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Minęło 60 sekund.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Niemożliwe. O tym, że to jest decyzja właścicielska, wiem od prezesa Lesisza, prezesa ARP-u, który mnie o tym poinformował. To są więc insynuacje. Dobrze, że będzie to w protokole. Szanowni państwo, jako przedstawiciel załogi z wielką radością przyjmuję z kolegami to, że pan prezes wielokrotnie podkreślił państwu, że ponosi pełną odpowiedzialność za to, co zdarzy się w spółce. Mam nadzieję, że za jakiś czas pan prezes będzie pamiętał o tym, że trzeba będzie ponosić pełną odpowiedzialność za swoje działania. Bardzo cieszę się natomiast…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

…z deklaracji dotyczących wyników, bo chyba zweryfikujemy w górę nasze żądania płacowe. Odnośnie do dialogu: też przyjmuję to z radością, bo pamiętam ubiegłoroczny spór zbiorowy, gdzie pan jako członek zarządu w ogóle nie uczestniczył w rokowaniach, a na żądanie strony społecznej uczestniczącej w sporze zbiorowym, kiedy zmusiliśmy zarząd, żeby był w pełnym składzie, przyszedł pan przed strajkiem i nawet nie wiedział pan, że w spółce jest spór zbiorowy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie prezydencie, przepraszam.

Prezes zarządu Polregio SA Adam Pawlik:

Panie prezydencie, proszę zważać na to, co pan mówi, zastanowić się nad tym, co pan mówi, jest to zapisywane do protokołu, i zastanowić się, czy jest to prawda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Na zakończenie pani przewodnicząca Milczanowska i zamykam posiedzenie Komisji.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Szanowni państwo, dobrze, że wreszcie pojawiły się uśmiechy na naszych twarzach. To dobrze rokuje, droga strono społeczna, bo spotykamy się nie raz, nie tylko w sprawie Polregio, ale też w innych sprawach kolejowych.

Drogi przedstawicielu zarządu, panie prezesie, przedstawicielu ARP-u, myślę, że to wszystko pójdzie do porozumienia. Dzisiaj było troszkę ataków. Niewątpliwie na was, na spółce spoczywa ogromna odpowiedzialność. To 90 mln pasażerów rocznie, panie prezesie. Z kolei właściciel musi wspomagać spółkę, bo nie ma innej możliwości, żeby był nowy tabor, nowe jednostki itd., pani poseł Paulino. Tego oczekujemy od agencji. Poszedł też atak w stronę pana premiera, zupełnie niepotrzebnie, bo państwo doskonale zdajecie sobie sprawę, że kto jak kto, ale premier Mateusz Morawiecki patrzy i przygląda się z wielką odpowiedzialnością, ale także w duchu wsparcia i pomocy, wszystkim agencjom, instytucjom i spółkom Skarbu Państwa, które podlegają rządowi RP. Nie miejcie więc jakichkolwiek obaw, że będą blokady, wręcz przeciwnie, pan premier jest otwarty na wszelką współpracę. Zresztą pani dyrektor i przedstawiciele ARP-u z pewnością to potwierdzą.

Droga strono społeczna, cieszę się, że są uśmiechy. Liczę, że rozmowy przejdą pomyślnie, panie prezesie. Tak jak pan podkreślał, panie prezydencie – zaczynając od pana prezydenta Mamińskiego, przez innych prezesów, również pana prezesa Martyniuka, a mamy pana prezesa Pawlika – będzie godnościowe traktowanie pracowników, a jest ich blisko 7 tys. Myślę, że tak będzie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tym akcentem zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.